14e Année — N° 661

Le numéro : 10 centimes
Europe : 0 fr 60 - Autres pays : 0 fr 75

20 Mai 1911 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

FRANÇOIS FABER
Vainqueur de
BORDEAUX
PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT THISBÉ ED. PINAUD

LES HOTELS BUCHER-DURRER **BURGENSTOCK** près LUCERNE (Suisse)

Situation climatérique la plus distinguée au lac de Lucerne.
Altitude : 870 mètres. —o— Grand Parc naturel.

PALACE HOTEL - HOTEL DU PARC - GRAND HOTEL

600 Lits. — Médecin. — Pharmacie. — Prospectus.

Lucerne Palace Hôtel

Maison de tout premier ordre. — Sur le Lac, avec grand jardin.

VOILA LE RÊVE !!

Rouler dans une bonne Voiture
SUR D'EXCELLENTS PNEUS

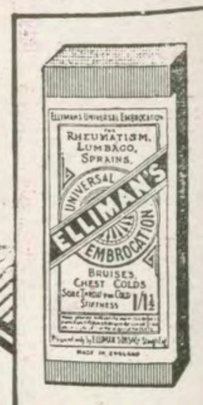
CLINCHER

Incomparables comme Rendement, Qualité & Fabrication

North British Rubber C°
SOCIÉTÉ ANONYME
27, rue J.-J.-Rousseau
PARIS Téléphone **138-53**

39, rue des Chartreux, BRUXELLES

ELLIMAN'S *Embrocation*



ELLIMAN'S "ROYAL" EMBROCATION
pour les animaux.
Pour foulures, rhumatismes, courbe, suros, éparvin, éponge, capelet, molettes, contusions, chevauchées, meurtrissures, coupures, genoux couronnés, blessures de la selle ou du harnachement, maux de gorge, foulures chez les chiens, crampes chez les oiseaux, etc.

ELLIMAN'S "UNIVERSAL" EMBROCATION
a l'usage des personnes.
Pour rhumatismes, foulures, meurtrissures, lumbago, maux de gorge dûs au froid, rhumes de poitrine, bronchite chronique, crampes, maux de reins, courbature et fatigue du corps après exercice, etc.

ELLIMAN, SONS & Co, SLOUGH, ANGLETERRE.

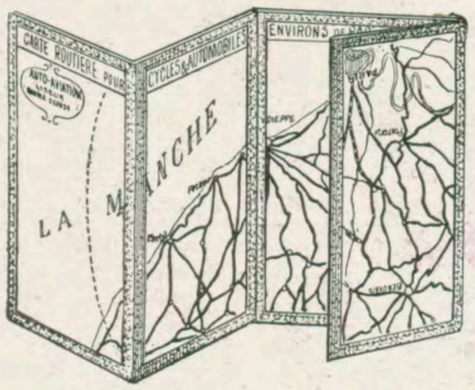
En vente dans toutes les Pharmacies de France et de l'Etranger.

VICHY ETAT PASTILLES **VICHY-ÉTAT**
La Boîte : 0f50 cent.

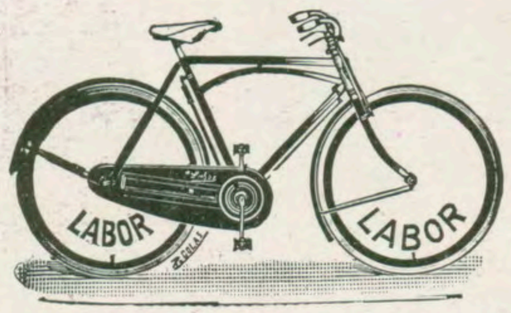
Après les repas 2 ou 3
PASTILLES VICHY-ÉTAT
Facilitent la Digestion
LA POCHETTE 0f50
(Nouvelle Création)
Boîte ovale **2** fr. *Coffret de 500 gr.* **5** fr.

Liseur de Cartes pour Automobilistes, Aviateurs, etc.

permettant la lecture en entier de la carte sans la déplacer du liseur.
Dimensions : haut. 40 cent., larg. 24 cent., épaisseur 15 m/m. pliée. Poids : 650 grammes.
PRIX : **28 francs**. — Modèle déposé.
Auto-Aviation-Liseur.



A. BEAUJON
SELLIER - FABRICANT
53, Rue de Chaillot, PARIS
Maroquinerie Française et Anglaise — Articles de Voyage — Couvertures — Colliers et Fantaisies pour Chiens
Envoi franco contre mandat, Etranger, port en sus.



LABOR

Catalogue 48 pages franco.
23, Avenue du Roule
NEUILLY-SUR-SEINE

PLAQUES PAPIERS PRODUITS LUMIÈRE

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS
par les Plaques Autochrômes
SOCIÉTÉ LUMIÈRE à LYON-MONPLAISIR

"CYCLES PANNETTON"

MORTEAU (Doubs)

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cᵉ, May 20th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

20 Mai 1911 — N° 661
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.

Photographie de notre envoyé spécial

LE PREMIER REPORTAGE EN AÉROPLANE (1)

La Vie au Grand Air *est fière d'avoir accompli le premier reportage en aéroplane. A bord d'un biplan militaire Farman, conduit par l'excellent pilote Bill, professeur de l'école d'Etampes, notre rédacteur en chef est parti dimanche matin de l'aérodrome d'Etampes pour aller jusqu'à la forêt d'Orléans, au-devant des coureurs de Bordeaux-Paris. Il a réussi à les suivre pendant longtemps, malgré le vent qui soufflait en tempête, à la grande joie des courageux routiers. Ce cliché, pris avant Allainville, représente François Faber.*

(1) Voir pages 314, 315 et la double page.

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

PARIS = MADRID

La course d'aéroplanes Paris-Madrid se dispute du 21 au 25 mai. Les engagés et le parcours.

DEMAIN matin, dimanche à 5 heures, sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux, sera donné le premier départ de la première des nombreuses épreuves aériennes qui figurent au calendrier de 1911 : Paris-Madrid. C'est au *Petit Parisien* que nous sommes redevables de cette première course de capitale à capitale, et c'est M. Le Lasseur de Ransay qui aura l'honneur du premier coup de pistolet qui marquera l'entrée du sport aéronautique dans une nouvelle période : après les meetings, les circuits; après les circuits, les raids. Si le *Petit Parisien* fait ses premiers essais cette année dans les organisations sportives avec Paris-Madrid et les épreuves cyclistes du Trophée de France, M. Jean Dupuy n'en est pas à ses débuts. N'est-ce pas lui, alors qu'il était ministre du Commerce, qui créa, dans le but de développer la consommation du « carburant national », le « Circuit du Nord à l'alcool », où triompha Maurice Farman, que nous retrouvons, huit ans après dans cette nouvelle épreuve, non plus comme concurrent, mais comme constructeur?

A

B

C

D

E

F

G

H

Les étapes. L'épreuve Paris-Madrid est divisée en trois étapes : Paris-Angoulême, Angoulême-St-Sébastien et St-Sébastien-Madrid. Les départs seront donnés d'Issy-les-Moulineaux de cinq en cinq minutes par M. Fournier commissaire de l'Aéro-Club; ils seront chronométrés par M. Richard, chronométreur officiel, tandis que les temps à l'arrivée seront pris par M. Saution.

A Angoulême, les départs seront donnés le mardi 23, à partir de 7 heures, et à St-Sébastien le jeudi 25, également à partir de 7 heures, dans l'ordre des arrivées. Le gagnant sera celui qui aura couvert le parcours total dans le temps minimum, temps obtenu en ajoutant les temps des trois étapes partielles. Il touchera le prix de 100.000 francs offert par le *Petit Parisien*. En outre, de nombreux prix ont été offerts par les diverses villes du parcours, aussi bien en France qu'en Espagne. Si aucun des concurrents n'achevait le parcours, une somme de 50.000 francs serait répartie entre les trois premiers du classement obtenu sur une ou plusieurs étapes partielles.

Naturellement, les concurrents restent libres de suivre le trajet qui leur plaira entre les villes d'étapes. Néanmoins, un parcours idéal a été tracé, qui sera jalonné par des feux et des colonnes de fumée, qui seront entretenus pendant toute la journée de l'épreuve. Aussi bien, le trajet Paris-Poitiers a-t-il été déjà couvert plusieurs fois; le trajet Paris-Pau l'a été également dans les deux sens, et la région qui environne Pau et Bayonne est aussi fort connue des aviateurs. Il en est tout autrement de l'Espagne. Là, il ne faut pas compter se rendre en ligne droite de Saint-Sébastien à Madrid. La région est très montagneuse, déserte, les terrains d'atterrissage manquent et les aviateurs se trouveraient, en cas de descente, loin de tout centre habité. Le Real-Aero-Club d'Espagne a donc décidé de jalonner un parcours qui s'éloigne peu de la voie ferrée et qui passe par Vitoria et Burgos. Il y a néammoins un passage difficile, c'est la Sierra de la Guadarrama, mais les concurrents pourront le franchir par le défilé de Sommo-Sierra, que la guerre d'Espagne de 1808 a rendu célèbre, et qui s'élève à 1460 mètres d'altitude, environ celle du Puy-de-Dôme. L'arrivée se fera au terrain de Cuatra Vientos, près de Madrid, qui est à 705 mètres d'altitude et que les concurrents pourront apercevoir dès qu'ils traverseront le Guadarrama.

L'enthousiasme soulevé par l'épreuve, de l'autre côté des Pyrénées, est considérable. Dans toutes les villes du parcours, des souscriptions ont été ouvertes, des comités se sont formés et les concurrents qui y passeront peuvent être assurés du plus chaleureux accueil, si jamais ils sont obligés d'y atterrir. Le roi, lui-même, s'intéresse vivement à l'épreuve et a offert un prix au vainqueur.

Les concurrents de Paris-Madrid.

Civils : 1. Le Lasseur de Ransay; 2. Weymann; 3. André Beaumont; 4. Garros; 5. Barra; 6. Bobba; 7. André Frey; 8. Gibert; 9. Barillon; 10. Mamet; 11. Emile Ladougne; 12. Prince de Nissol; 13. Verept; 14. Nieuport; 15. Divetain; 16. Garnier; 17. Védrines; 18. Chevallier; 19. Train; 20. Amerigo. Officiers : A, capitaine de Chaunac; B, capitaine Etévé; C, lieutenant Trétarre; D, lieutenant Clavenad; E, lieutenant Maillols; F, enseigne Devé; G, sous-lieutenant Ménard; F, lieutenant Yence.

14

15

16

17

18

19

20

Les engagés. Le nombre des concurrents engagés dans la course Paris-Madrid s'élève à 20. En voici la liste, dans l'ordre des départs, désigné par le tirage au sort :

1.	Le Lasseur de Ransay	Monoplan Blériot.
2.	Weymann	— Nieuport.
3.	André Beaumont	— Blériot.
4.	Garros	— Blériot.
5.	Barra	— Blériot.
6.	Bobba	Biplan Goupy.
7.	Gibert	Monoplan Blériot.
8.	André Frey	— Morane.
9.	Barillon	— Barillon.
10.	Mamet	— Rep.
11.	Emile Ladougne	Biplan Goupy.
12.	Prince de Nissol	Monoplan Tellier.
13.	Nieuport	— Nieuport.
14.	Divetain	— Morane.
15.	Verept	Biplan Goupy.
16.	Garnier	Monoplan Morane.
17.	Védrines	— Morane.
18.	Chevallier	— Nieuport.
19.	Train	— Train.
20.	Amerigo	— Rep.

En outre, prendront part à l'épreuve, mais seulement pour la parti du parcours situé en territoire français les officiers dont les noms suivent. Ils ont été désignéspar le Ministre de la Guerre, et seront par la suite en *service commandé*. Ce sont :

Capitaine de Chaunac-Lanzac	Monoplan Rep.
Capitaine Etévé	Biplan Maur. Farman.
Lieutenant Yence	Monoplan Blériot.
Lieutenant Clavenad	— Blériot.
Lieutenant Tretarre	Biplan Bréguet.
Lieutenant Maillols	Monoplan Nieuport.
Enseigne de vaisseau Devé	Biplan Maur. Farman.
Sous-Lieutenant Ménard	— Maur. Farman.

Soit pour les concurrents civils, 16 monoplans contre 4 biplans et un appareil non dénommé et pour les officiers, 4 monoplans et 4 biplans. Le soin apporté par l'autorité militaire à présenter un nombre égal d'appareils de chaque ordre et un représentant de chacun des systèmes d'appareils, acquis par l'armée montre bien que les intentions du Ministre de la Guerre et du général Roques, inspecteur général de l'aéronautique, sont de faire de cette course à la frontière une épreuve d'essais et de comparaisons de ces différents modèles.

Quelques pronostics On peut dire que ceux qui ont organisé l'épreuve, comme ceux qui vont y participer ont une belle confiance dans l'avenir de l'aviation. Je sais bien que quand se disputa le Circuit de l'Est, l'opinion générale était que personne ne terminerait le parcours. Mais, si des progrès considérables ont été réalisés depuis douze mois, il faut reconnaître aussi que la tâche imposée aux concurrents est autrement difficile. Certes, il ne se passe guère de jours sans qu'on ait à citer quelque performance remarquable d'un aviateur. Mais si on regarde les choses de plus près, autre chose est d'accomplir un raid sur un parcours choisi suivant la direction du vent, l'état de l'atmosphère ; autre chose est de couvrir un parcours imposé à une date, que dis-je, à une heure donnée. Combien jusqu'ici ont réussi le parcours Paris-Pau ? Et à combien de reprises ceux qui ont réussi se sont-ils attaqués à l'épreuve ? Pour aller à Poitiers, Védrines a dû faire plusieurs essais et Bobba s'est arrêté en route. Encore ont-ils choisi leur jour ! Combien dimanche iront jusqu'à Angoulême ? Et combien feront la seconde et surtout la troisième étape ? Je ne voudrais pas me montrer trop pessimiste, mais il me semble que la tâche que l'on demande aux concurrents de demain est bien difficile. Puisse-t-elle ne pas être au-dessus de leurs forces !

Au premier abord, trois noms ressortent à la lecture de la liste des concurrents, ce sont, je les prends dans l'ordre du départ : Weymann, André Beaumont et Védrines, j'ai éliminé tout de suite Nieuport, tout d'abord parce que son départ n'est pas certain et, ensuite parce que nous le connaissons surtout comme un spécialiste de la vitesse et non comme un coureur de cross-country. Mais, ce diable d'homme avec son audace froide, sous son masque d'homme du sud, est capable d'étonner tout le monde.

Les trois autres représentent chacune une marque différente et si le Blériot a pour lui les précédents, la supériorité de l'appareil vainqueur déjà de nombreuses épreuves, le Nieuport pourrait bien être le plus vite des appareils actuels et le Morane ne doit pas lui être de beaucoup inférieur. Il semble donc que les trois concurrents cités se présentent avec des armes sensiblement égales.

Weymann est l'un des deux hommes qui sont allés de Paris à Clermont avec passager, son adresse et sa témérité sont proverbiales ; Védrines a pour lui sa coupe Paris-Pau accomplie avec une vitesse record ; Beaumont cache le nom d'un officier de marine que ses exploits ont déjà rendu célèbre. Et, c'est parce qu'il monte un appareil déjà depuis longtemps sur la brèche, parce qu'il est non seulement un conducteur habile, mais encore un savant, un homme habitué à lire la carte, à se servir de la boussole, à connaître le régime des vents, à calculer la dérive, que je donne à Beaumont un léger avantage. Mais, qu'est tout cela à côté de ce facteur, si important dans le sport, mais dont l'importance en aviation est prépondérante, la veine ?

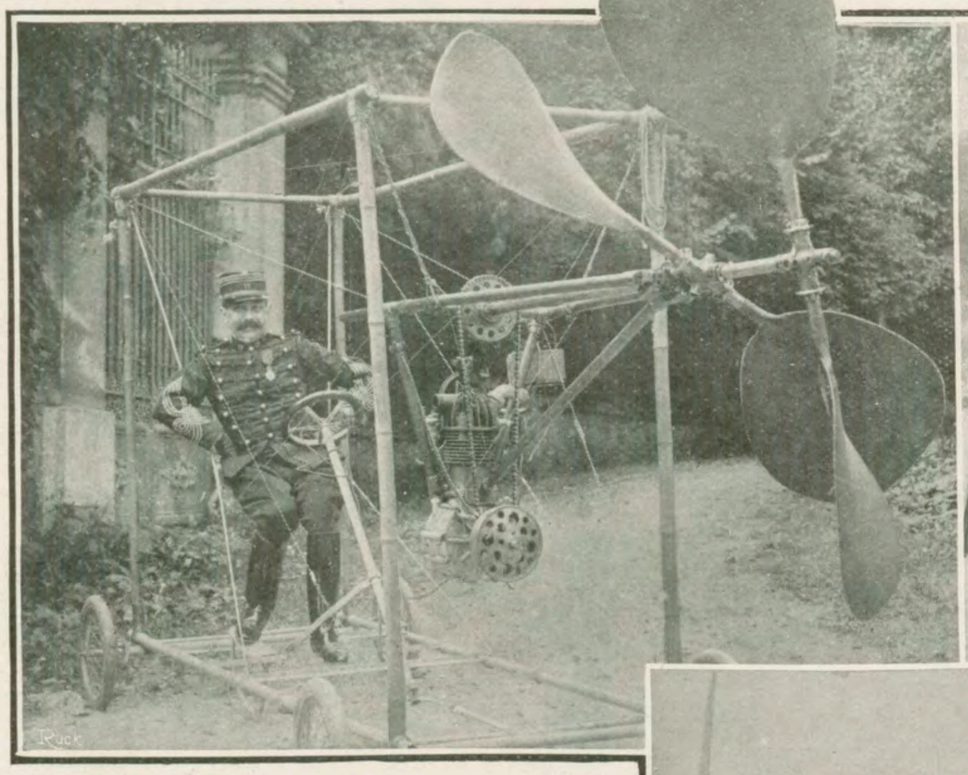
En citant ces trois noms, je n'ai pas voulu de parti pris éliminer les autres. Il est certain que Bobba avec son raid Paris-Châtellerault, Garros, Frey, Mamet trois vieux routiers de l'atmosphère, et d'autres ne sont pas à dédaigner, mais ils n'ont pas, sur le papier, une chance égale à ceux que j'ai tout d'abord désignés.

MARCEL VIOLLETTE.

Carte de la Course Paris-Madrid,

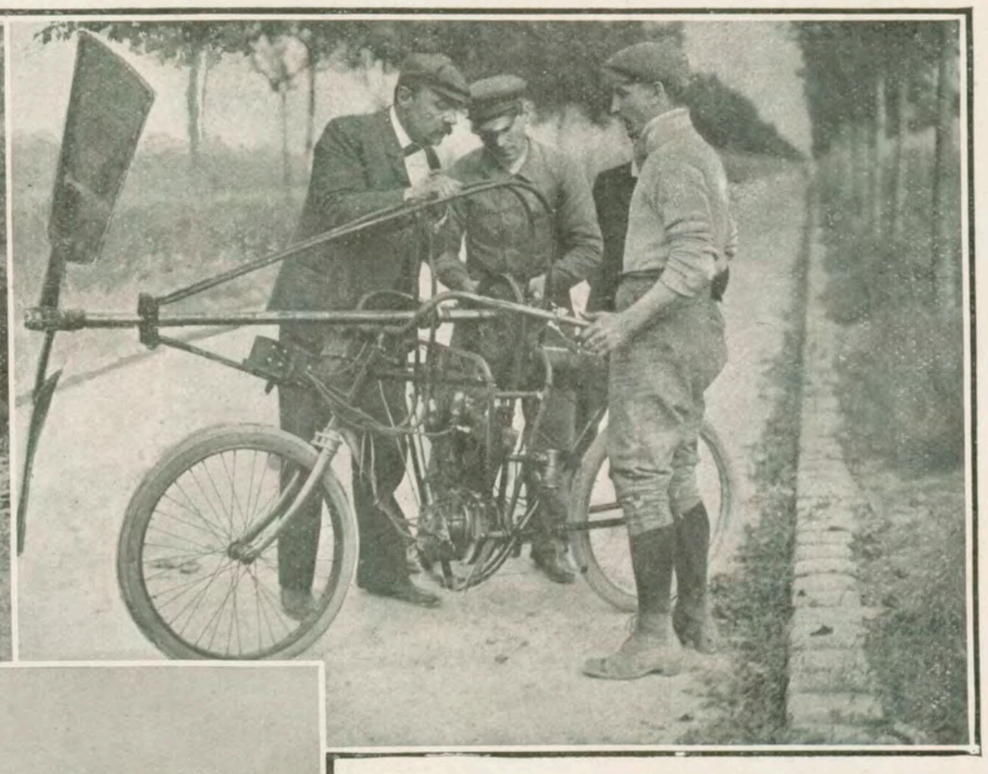
La course se dispute en trois étapes : Paris-Angoulême ; Angoulême-Saint-Sébastien et Saint-Sébastien-Madrid. Cette dernière partie du parcours est la plus difficile, se disputant dans une région montagneuse.

L'AUTOMOBILE A HÉLICE



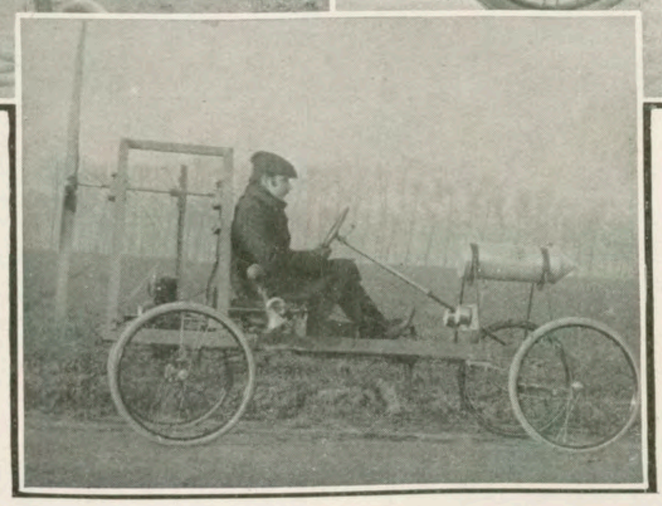
L'automobile à hélice de Ferber.

Cette étrange machine, construite par le regretté capitaine Ferber, en 1906, donna de très bons résultats.



La motocyclette de M. Archdeacon.

A Achères, en 1906, Anzani monté sur cet engin, atteignit une vitesse de près de 80 kilomètres à l'heure.



Une 3-chevaux à hélice.

Cette voiturette qui appartient à M. Visart fait du 37 kilomètres à l'heure en palier.

L'hélice aérienne peut-elle rendre des services à l'automobile et au traîneau mécanique? Les essais qui ont été tentés.

Le comte Bertrand de Lesseps, frère de l'aviateur bien connu Jacques de Lesseps, a fait cette semaine d'intéressantes expériences à bord d'une voiture à hélice aérienne de son invention. Avec un moteur de 40 chevaux, départ arrêté et trois personnes à bord, la voiture gravit, à plus de 40 kilomètres à l'heure, le raidillon de Bagatelle, effroi des cyclistes qui reviennent d'excursion, et boucla les 4 kilomètres du tour de Longchamp, à une moyenne de 85 kilomètres à l'heure, sous l'œil intéressé des gardes, qui n'auraient pas manqué de verbaliser contre une vulgaire voiture à roues motrices.

M. Bertrand de Lesseps espère atteindre le 100 à l'heure en modifiant son hélice.

Cet hiver, à Pontarlier, avec le même moteur monté sur un traîneau à hélice aérienne, il a, sur une route couverte de neige, fait des moyennes de 60 à 70 kilomètres à l'heure en palier et a gravi très aisément une rampe de 6 0/0. Le dégel, malheureusement, vint interrompre ses expériences.

Les traîneaux mécaniques, déjà utilisés en Russie, sont appelés à rendre les plus grands services. On a pu voir à l'œuvre, en 1910, à Gérardmer, un traîneau à hélice, dû à M. Nivert.

Les expériences de M. Bertrand de Lesseps sont donc très intéressantes à suivre, tant au point de vue de l'automobile sur route, qu'au point de vue du transport en montagne l'hiver.

Rappelons que le regretté capitaine Ferber essaya, lui aussi, en 1906, au bois de Vincennes, une automobile à hélice.

On se souvient davantage de la tentative de M. Ernest Archdeacon, qui fit monter Anzani, en 1906, à Achères, sur une motocyclette de 6 chevaux munie d'une hélice; la vitesse atteinte fut de 79 kil. 500.

François Toché.

Un traîneau à hélice.

En 1910, à Gérardmer, ce traîneau, piloté par son constructeur, M. Nivert, se classa dans un concours de traîneaux mécaniques.

Le torpedo de M. de Lesseps.

Le comte Ferdinand de Lesseps, a expérimenté sur route, comme automobile, et sur neige, comme traîneau, ce curieux torpedo à hélice aérienne.

LES RECORDS D'AVIATION BATTUS

Nieuport.

Nieuport qui vient de s'adjuger tous les records de vitesse d'aviation de 1 à 100 kilom.

L'AVIATEUR-CONSTRUCTEUR Nieuport, vient d'accomplir une performance remarquable. Il a réussi à atteindre la vitesse de 119 kilom. 630 à l'heure, volant les 100 kilomètres en 50 m. 36 s. Lorsqu'on songe que le précédent record, appartenant à Alfred Leblanc, était de 54 m. 51 s. 3/5 et qu'il avait été obtenu avec un moteur de 100 chevaux, on reste stupéfié en apprenant que Nieuport a réussi dans sa tentative avec un simple moteur de 28 chevaux. Aux 10 kilomètres, il avait une avance de 23 secondes sur les anciens temps, aux 20 kilomètres, il la portait à 55 secondes, aux 30 à 1 m. 27 s., aux 40 à 2 minutes, aux 50 à 2 m. 27 s. et aux 100 à 4 m. 15 s.

Nieuport bat les records.

Le 11 mai, Nieuport se mettait en piste à Mourmelon et faisait une hécatombe des records de vitesse existants. Il couvrait les 100 kilomètres en 50 m. 36 s.

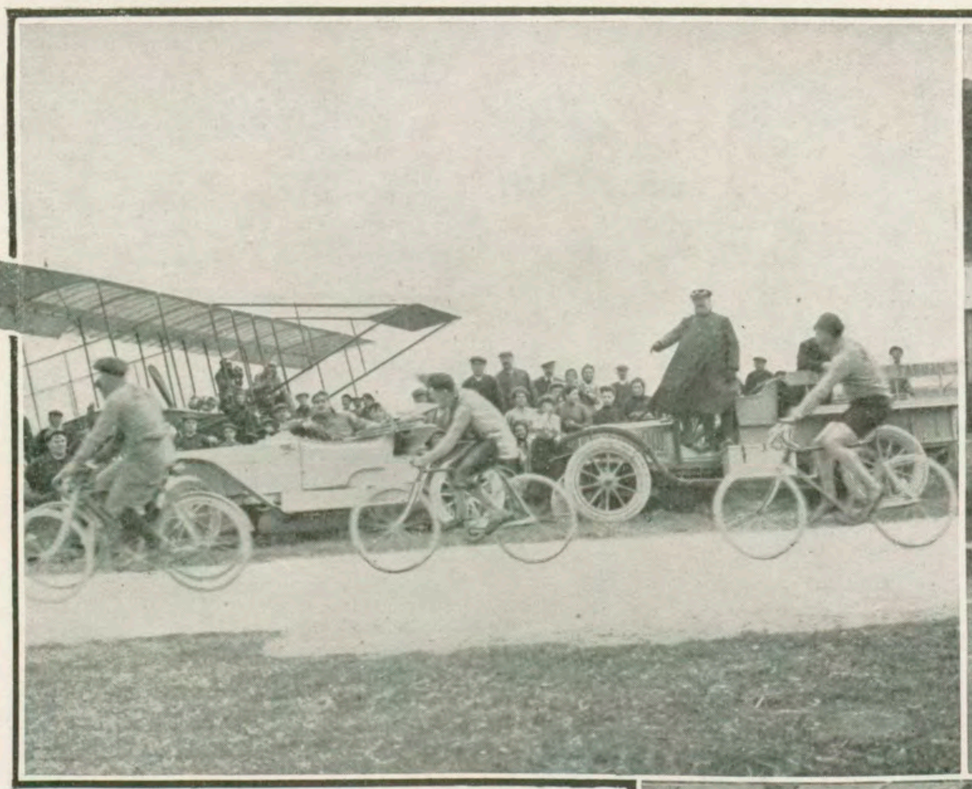
LA JOURNÉE DES FONDATEURS

L'arrivée du Challenge Louis Doyen.

Le Challenge Louis Doyen, épreuve à 8 rameurs juniors, est revenu, le 14 mai, à la Société Nautique de la Basse Seine qui a battu, à Courbevoie, le Rowing Club de Paris par une longueur. A gauche, Barrelet, vainqueur du Prix Henry Templier (skiffs seniors), à droite, l'équipe du Rowing-Club de Paris, vainqueur du Prix Gessling (4 rameurs débutants).

BORDEAUX-PARIS DU HAUT DES AIRS

Notre rédacteur en chef qui a suivi dimanche, en aéroplane, les coureurs de Bordeaux-Paris, à travers les plaines de la Beauce, nous donne ses impressions sur son vol.



Les moyens de locomotion des envoyés spéciaux de la *Vie au Grand Air*.

Derrière l'aéroplane militaire Farman que monta notre collaborateur Marcel Viollette, on voit la voiture Lorraine-Diétrich mise à notre disposition pour nos photographes.

Grâce à M. Girardot, une Daimler sans soupapes menée par le roi du volant, Duray, conduisit un de nos photographes à la rencontre des coureurs.

J'ai suivi Bordeaux-Paris, depuis vingt ans, de toutes les façons possibles. Je l'ai suivi en bicyclette, en moto, en automobile, en chemin de fer, mais je dois reconnaître que la façon la plus agréable, c'est certainement, comme je viens de le faire, pour cette 21e épreuve, en aéroplane. Il y a bien un petit inconvénient, c'est qu'on est un peu loin des coureurs. On s'en apercevra par les photographies que nous publions. Et, même avec une jumelle à prismes, il n'est pas toujours très facile de distinguer, à cent mètres d'altitude, Faber de Trousselier ou Vanhouwaert de Lapize. En raccourci, ils se ressemblent tous un peu. On dirait un tableau de Dewanbez.

Il y a aussi le vent, et celui qui soufflait dimanche n'était pas à dédaigner. Mais le biplan Farman militaire tient les airs d'une façon remarquable, et Bill, l'excellent professeur d'Etampes est un conducteur idéal, dont l'adresse égale la prudence. Nous avons fait un véritable voyage de touristes, descendant quand il nous convenait de nous arrêter pour voir passer les coureurs, en nous arrêtant tranquillement au bord du chemin. Ce qu'il y a de curieux, c'est que, quelque déserte que paraisse, du haut des airs, la campagne où vous allez vous arrêter, il n'y a pas 5 minutes que vous avez atterri, qu'il y a 50 personnes autour de vous. On a bien un peu écrasé le seigle ou abattu la luzerne, mais personne ne se plaint, ils sont trop heureux d'avoir vu de près l'*aréoplane*.

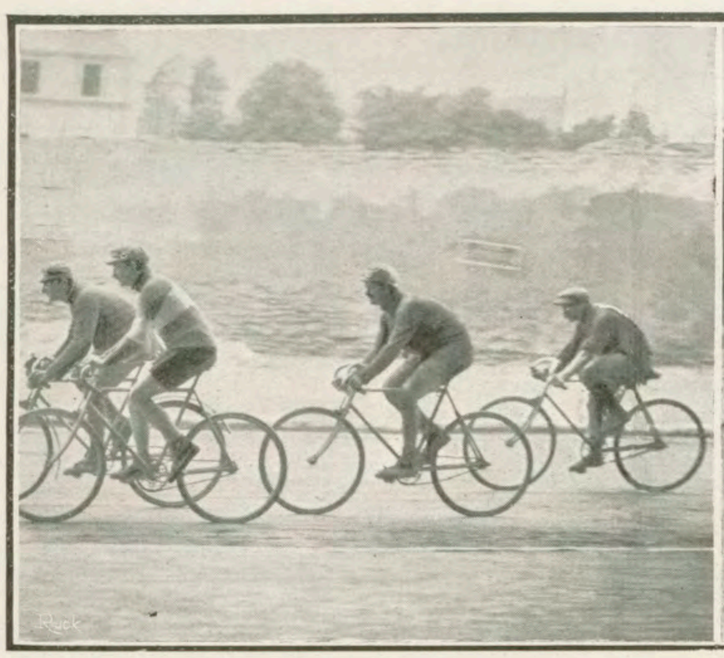
— Je l'avais ben vu en l'air, disait une vieille, mais j'aurais point cru que d'près c'tait aussi conséquent!

Marcel Viollette.

Le passage des coureurs vu d'un aéroplane.

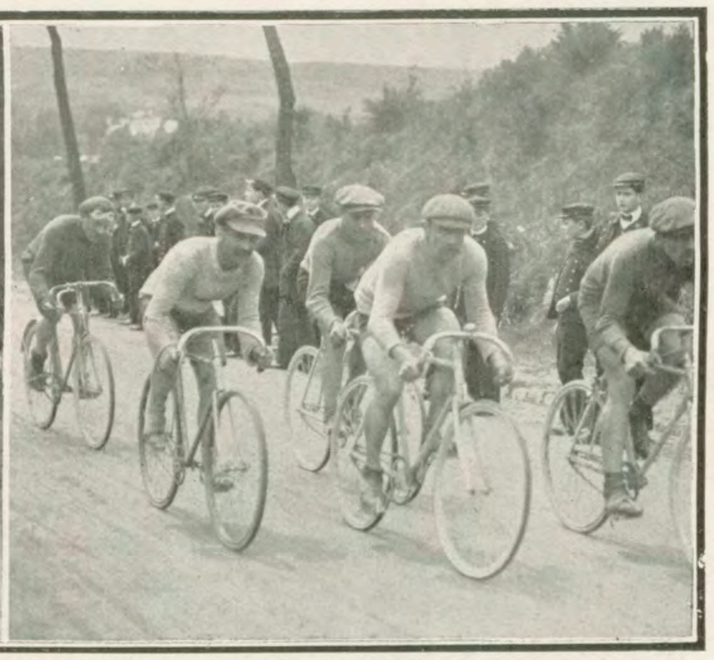
Bravant la tempête, le pilote Bill emmena dans les airs notre rédacteur en chef pour suivre la course Bordeaux-Paris, à bord d'un biplan militaire Farman. La violence du vent les obligea à atterrir au retour à Allainville. Au-dessus, Bill et Marcel Viollette au départ.

IMPRESSIONS DE BORDEAUX-PARIS



François Faber à Orléans.
Faber qui est parvenu à lâcher tout le lot, passe à Orléans avec 18 minutes d'avance sur Garrigou.

Faber dans la forêt d'Orléans.
Le train mené par Faber était tel qu'il réussit à écœurer Lapize.



Garrigou dans la côte de Dourdan.
Garrigou a été retardé par une chute suivie d'une course à pied de 2.500 mètres.

Je suis très heureux de ma victoire, non seulement parce qu'elle me permet d'inscrire mon nom sur le palmarès de Bordeaux-Paris, l'épreuve qui tente tous les routiers au plus haut point, mais encore et surtout parce que j'ai triomphé de Lapize.

Réellement, mon camarade glanait tant de lauriers, il remportait un tel lot de victoires que je croyais qu'il avait passé un pacte avec la Fortune et qu'il devenait invincible. Pendant longtemps, durant la nuit de Bordeaux-Paris, je crus que cette course n'allait pas lui échapper. Aussi, vous ne pouvez pas vous imaginer quel soupir de soulagement je poussai, quand je constatai que mon train soutenu l'écœurait et qu'il lâchait pied sur les rives riantes de la Loire.

Garrigou qui me talonnait et que la déveine uniquement empêcha de me tenir compagnie jusqu'à Paris (il est si monotone d'être seul) sera également un terrible adversaire pour les prochaines courses. Il a merveilleusement marché et son raid à pied, avant Poitiers, prouve que s'il voulait s'en donner la peine, il remporterait avec aisance le cross cyclo-pédestre qu'organise chaque année l'U. V. F. Que vous dire de plus? Je suis tombé deux fois en prenant ma roue dans les rails. Ma manivelle touchait le cadre d'Angoulême à Ruffec où je changeai de machine. J'ai souffert des yeux. C'est tout. Et maintenant, à la prochaine.

François Faber.

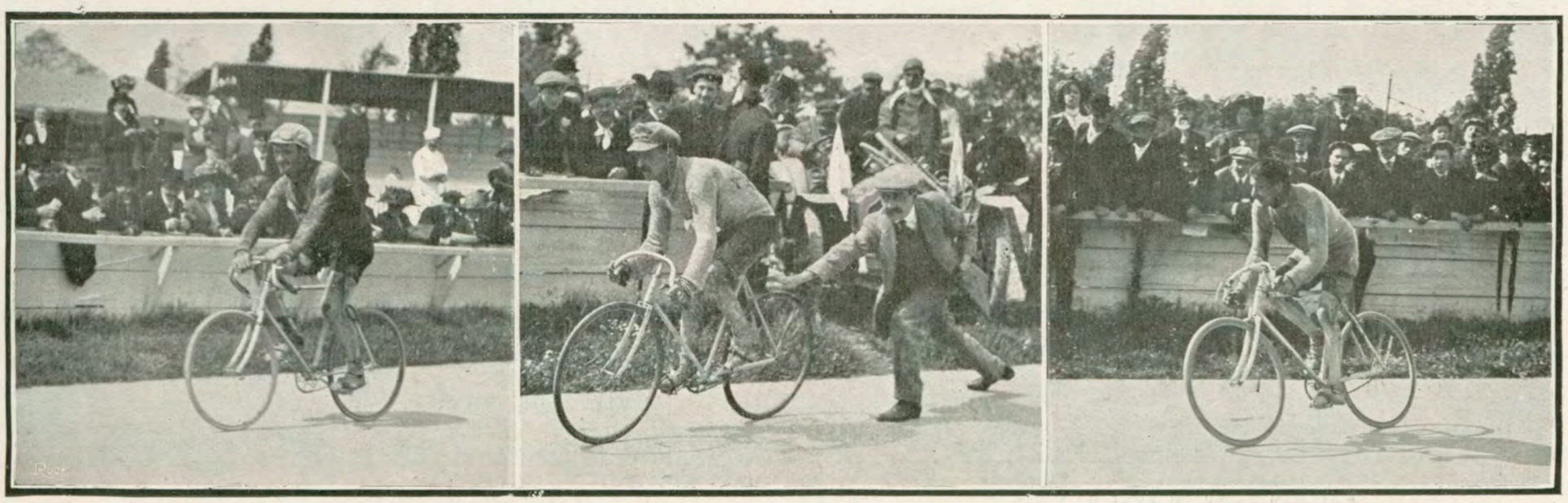
Bon mari, bon père, bon coureur.
Lafourcade qui termine 4e en 20 h. 0 m. 3/5 trouve à l'arrivée sa femme et son petit garçon.

La nuit, lorsque nous pédalions sinistrement à l'heure des crimes, à celle où nous aurions été si bien dans notre lit, Octave Lapize nous dit : « En ce moment, mieux vaut rester en peloton. Je mènerai à partir de Sainte-Maure. » Je ne répondis pas, mais je pensai intérieurement : « Ce diable d'homme va si bien mener qu'il va même nous surmener, pour chercher à rester dans sa roue. Avec sa chance, la course ne peut pas lui échapper. »

D'ailleurs, pour me changer les idées, à 2 kilom. 500 de Poitiers, je faisais une chute où je brisais ma machine. Je ramasse ma bicyclette, prends mes jambes à mon cou (que de bagages!) et me précipite en hâte vers le contrôle. Là, je prends une nouvelle monture. Comme cela me semble doux de l'enfourcher! La chaîne trop tendue me gênait étrangement : je poussai plus fort dans l'espoir de la détendre. Cela ne changea rien, mais me permit de rejoindre Lapize sur les bords de la Loire.

Maintenant que j'avais obtenu ce résultat je n'étais pas content, c'est Faber que je voulais rejoindre. Hélas! la besogne n'était pas facile. Je me dépensai sans compter, je fis appel à toutes mes ressources. Il paraît même que de Dourdan à Paris je repris vingt minutes à mon vainqueur. Peine inutile, je ne le revis qu'au vélodrome où, pour me consoler, j'effectuai le tour le plus vite. C'est déjà quelque chose!

G. Garrigou.



L'arrivée des triomphateurs.

Le vainqueur François Faber termine en 18 h. 31 m. (Bicyclette Alcyon, pneu Dunlop.)

Garrigou finit second, à 20 minutes de Faber, en 18 h. 51 m. (Bicyclette Alcyon, pneu Dunlop.)

Masselis se classe troisième à 1 h. 14, en 19 h. 45 m. (Bicyclette Alcyon, pneu Dunlop.)

Photographies de nos envoyés spéciaux.

FRANÇOIS FABER REMPORTE LA XXIe COURSE BORDEAUX-PARIS

Garrigou passe au Pont de Blois.
Garrigou fut poursuivi par la malchance. Alors qu'il était en tête avec Faber et Lapize, sa machine se brisait dans une chute et il devait courir à pied jusqu'à Poitiers, soit pendant 2 kilom. 500 pour changer de bicyclette. Là encore, la chaîne trop tendue le gêna.

Faber dans la côte de Dourdan.
Faber réussit à suivre tous les trains qu'on voulut bien lui mener. Jamais il ne fut en difficulté, malgré deux chutes dont il fut victime à Angoulême et à Poitiers, les deux fois à cause des rails de tramways. A gauche, en médaillon, Faber passe à Angerville.

François Faber.
Pour la première fois, François Faber inscrit son nom sur le palmarès de Bordeaux-Paris. Il a accompli le parcours de 592 kilomètres en 18h.31m. (Bicyclette Alcyon, pneu Dunlop.)

Garrigou dans la Forêt d'Orléans.
Garrigou rejoignait Lapize sur les bords de la Loire et le passait rapidement, mais il ne pouvait rattraper Faber quoiqu'il ait accompli le parcours de Dourdan à Paris à une allure de record. Il reprenait 20 minutes, mais ne pouvait inquiéter François Faber.

Garrigou passe à Saint-Lyé.
Les coureurs furent gênés par la pluie qui tomba par intermittences, et surtout par la boue. Garrigou s'adjugea la prime du tour de piste (666 m.) en 57 s. A droite, Faber passe à la grille de Picardie. (Bicyclette Alcyon, pneu Dunlop.)

LE PRIX BLANCHET

L'arrivée du 100 mètres.

Failliot a remporté une victoire facile dans le 100 mètres, en 11 s. 4/5, devant Drothier, Picolet, Glarner et Belben.

Le 1.500 mètres.

A gauche, un passage; à droite, l'arrivée du 1.500 mètres remporté en 4 m. 8 s. 1/5 par Keyser devant Arnaud, Quilbœuf, Renaud.

La grande popularité du Blanchet avait nui à son succès l'an dernier, par suite du trop grand nombre d'engagés. Dimanche dernier, par contre, la réunion du Racing-Club obtint un triomphe sans précédent, d'autant plus mérité que la lutte fut des plus vives dans les trois catégories. C'est ainsi que si le Racing-Club s'est adjugé une assez facile victoire, il n'en est pas moins vrai qu'il fut longtemps inquiété par la C. A. Société Générale qui possède en Meunier, Arnaud, Beaulavon, Quilbœuf, Picolet et Large des athlètes d'une excellente classe. Ce dix-huitième Blanchet nous a également permis d'applaudir la naissance de nouvelles gloires au firmament sportif. Le jeune Meunier, en gagnant facilement le 110 mètres haies s'est définitivement classé comme un de nos meilleurs spécialistes. Le nancéen Shurrer s'est également couvert de gloire en gagnant le 100 et le 400 mètres de la seconde catégorie, de même d'ailleurs que son co-équipier Didier.

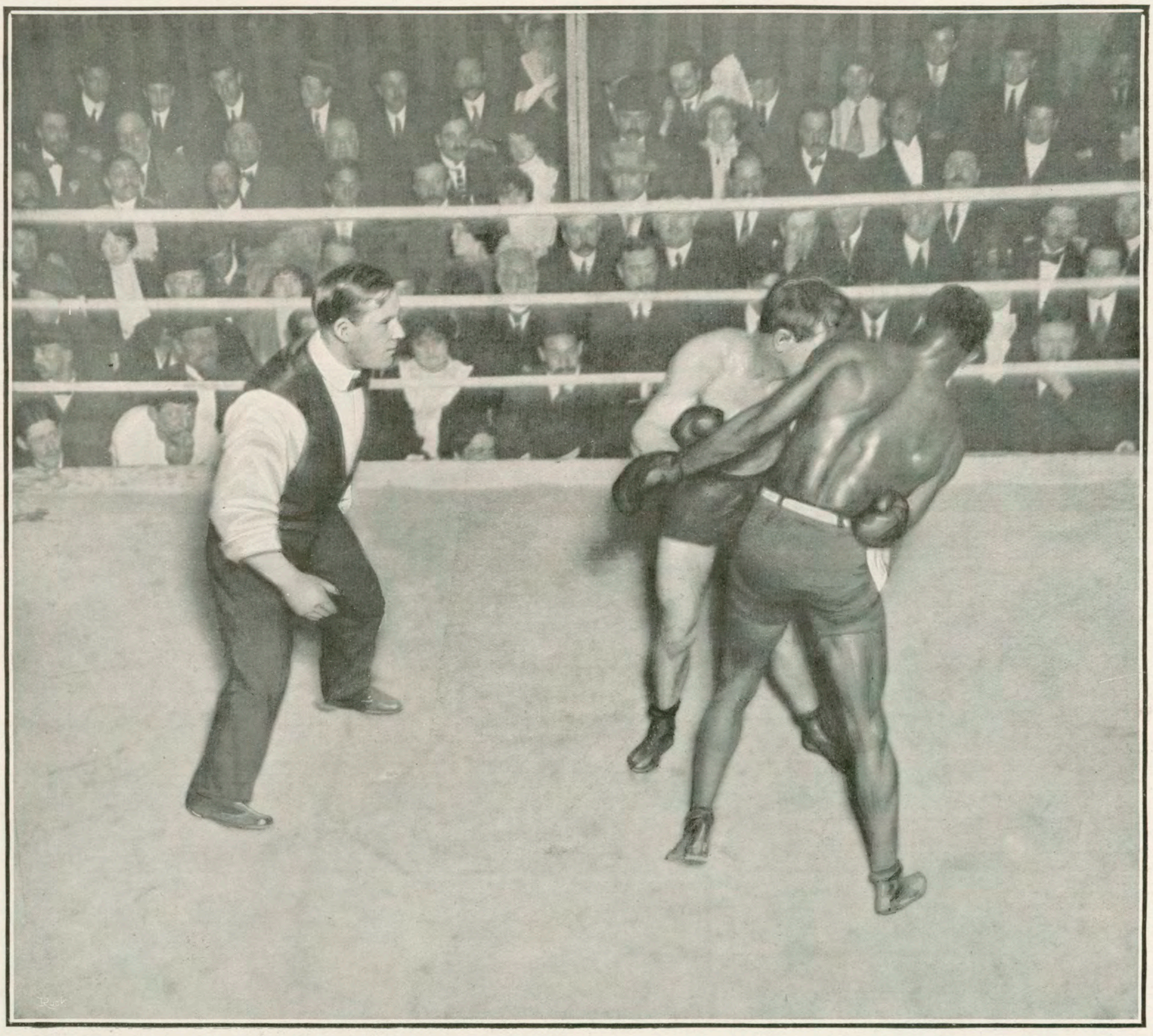
Ces résultats nous font espérer de belles luttes, dans les prochains championnats de France.

André Glarner.

L'arrivée du 400 mètres.

Glarner mène pendant les 300 premiers mètres, mais Failliot fournit son effort et passe pour triompher en 52 s. 2/5 devant Glarner, Poulenard et Saladin. Il sera intéressant de revoir aux prises les deux premiers lorsqu'ils auront parfait leur entraînement.

LES DÉBUTS DE YOUNG LOUGHREY



Le dernier round du match Young Loughrey-Gunther.

Le match qui mettait aux prises Young Loughrey et George Gunther fut déclaré nul par l'arbitre Emile Maitrot. Jamais nous n'avions encore assisté à une lutte plus durement menée et à une semblable dépense de force, de résistance et de courage.

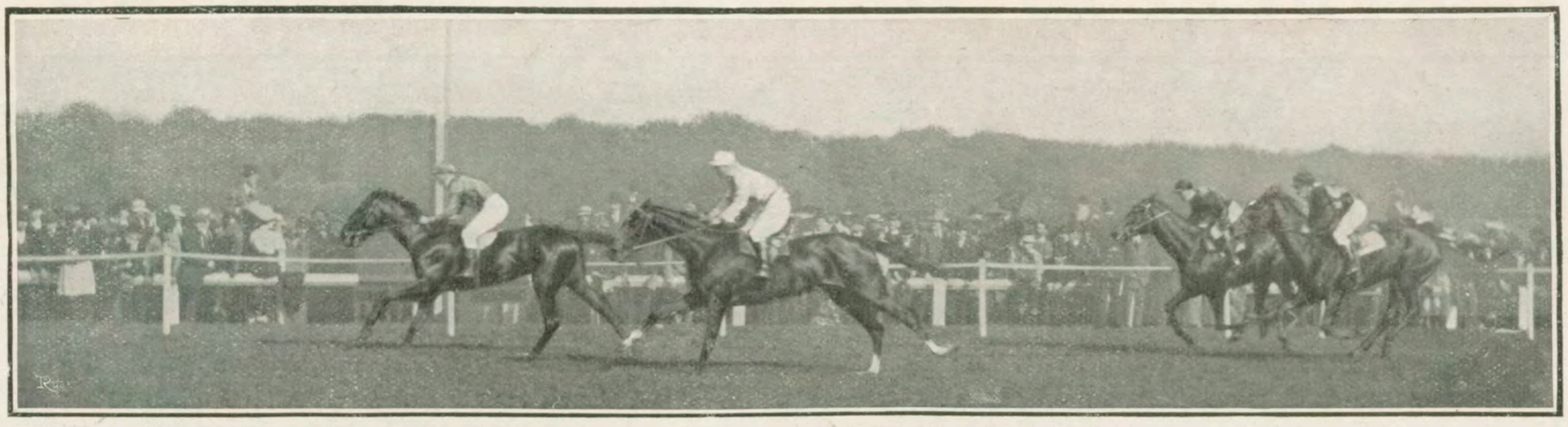
Nous avons assisté samedi soir, au Wonderland, à un combat fantastique. Le welter-weight américain, Young Loughrey faisait ses débuts en France, contre le nègre George Gunther qui, après avoir semblé d'une classe très inférieure contre le poids lourd anglais, Gunner Hewitt, avait fait si belle contenance et s'était complètement réhabilité à nos yeux lors de sa rencontre avec Willie Lewis.

Ce match entre Loughrey et Gunther ne brilla pas par la science, certes non. Mais il fut passionnant d'un bout à l'autre, grâce à la combativité, à la résistance et à l'énergie des deux hommes en présence. Il est impossible de donner une idée exacte de ce que fut ce heurt de deux athlètes également puissants et endurants. Ils ne se reposèrent à aucun instant. Ils employèrent toutes les secondes qu'ils avaient à combattre, à se harceler avec furie. Dans le premier round, Young Loughrey reçut deux terribles crochets qui parurent devoir mettre fin au combat rapidement. Il n'en était rien. Et, d'après ce que m'a dit Harry Lewis, dans tous ses matches, le jeune Américain donne cette impression au début. Mais il se remit vite et c'est lui qui mena la danse. Le nègre trouva même bientôt qu'elle était trop endiablée. Plusieurs fois, il eut peine à suivre ce train. Il était fatigué, frappait moins fort, donnait des signes de faiblesse, puis, au moment où le public croyait assister à sa fin prochaine, il se reprenait, rentrait vigoureusement et la bataille recommençait de plus belle. Jamais un coup ne fut esquivé. Les boxeurs ne cherchaient qu'à se harceler sans trêve. Peu leur importaient les punches qu'il recevaient. L'essentiel était d'en porter. Et ce spectacle foudroyant dura les 15 rounds. Le nègre, certainement, paraissait beaucoup plus abîmé que son adversaire, mais il avait tenu jusqu'au bout, avait réussi à surmonter plusieurs fois la défaillance, avait dominé au premier round. Il aurait été injuste de donner la victoire à Loughrey. Le match nul s'expliquait, il s'imposait même, mais je dois avouer que ma préférence allait au blanc dont l'endurance, la force et le souffle sont de véritables énigmes. Pour la première fois à Paris, nous assistâmes à un combat presque entièrement composé d'in-fighting et nous nous sommes fait une idée de ce qui faisait la supériorité de Battling Nelson, l'in-fighter par excellence. C'est grâce à cette méthode qu'il triompha de la science de Joe Gans. Et c'est pourquoi je redoute pour demain une défaite de Carpentier qui sera opposé, au Cirque de Paris, à Franck Loughrey, le vainqueur de Piet, tandis que Young aura affaire à Dixie Kid, le vainqueur de Willie Lewis, n'en déplaise au Dr Phelan!

Ces deux rencontres doivent-être passionnantes, du début à la fin, elles nous montreront ce qui vaut le mieux en boxe: la force ou la science. Et vraiment lorsqu'on a vu combattre les Loughrey, on craint pour Dixie Kid et Carpentier.

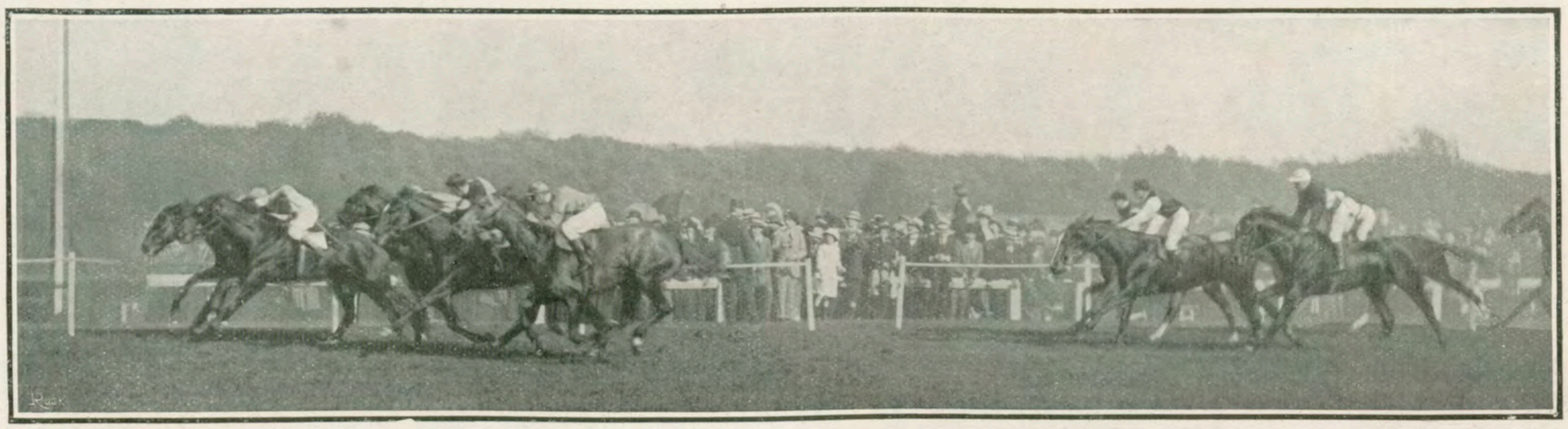
J. MORTANE.

LES COURSES DE LA SEMAINE



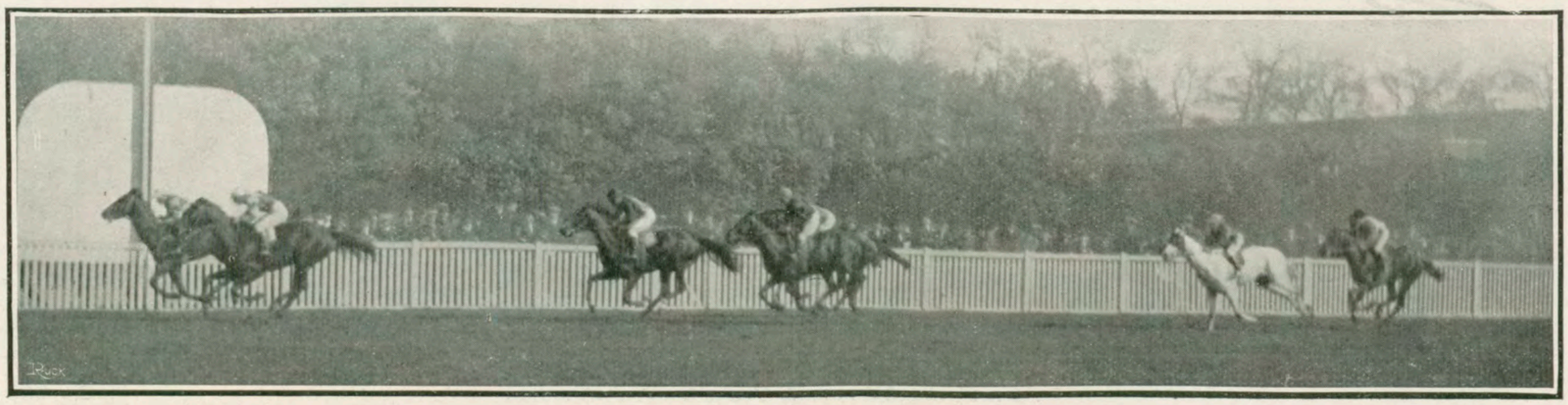
L'arrivée du Prix La Force (2.200 mètres, 30.000 francs). — Longchamp, 11 mai.

Le Spadassin a mené le train. Dans les tournants, Radis Rose et Marsa passaient devant Templier III. Dans la ligne droite, Matchless se dégageait et l'emportait de trois quarts de longueur sur Rire aux Larmes.



L'arrivée du Prix de Longchamp (2.400 mètres, 20.000 francs). — Longchamp, 11 mai.

Kildare II, Canteloup et Maki II s'élançaient en tête. Puis Golden prenait le commandement sur Maki II. Dans la ligne droite, celui-ci était attaqué par Lord Loris, mais conservait une encolure.



Le Biennal de Maisons-Laffitte (2.000 mètres, 20.000 francs). — Maisons-Laffitte, 12 mai.

Valemont a mené. Dans la ligne droite, Traversin, Météore et Vinci faisaient leur effort; mais avant l'intersection des pistes, l'écurie de Brémond était maîtresse de la situation et remportait les deux premières places.

Nous assistons depuis quelques semaines à un petit jeu de bascule assez curieux. Avant le prix Noailles, Lord Burgoyne et Faucheur sont les cracks de l'année, puis Lord Burgoyne se fait battre, Faucheur disparaît et voici Rubinat II au pinacle. Il y reste deux ou trois jours; après quoi, battu à plates coutures, il passe son auréole à Combourg qui devient le crack de l'année, pour toute une semaine : il l'est jusqu'à la Poule d'Essai, qui le fait rentrer dans le rang, réhabilite Rubinat II, et replace Lord Burgoyne sur son premier piédestal. Maintenant, c'est aux partisans de Combourg d'attendre la revanche. Si la situation continue à s'éclaircir de cette façon, nous n'y verrons bientôt plus goutte.

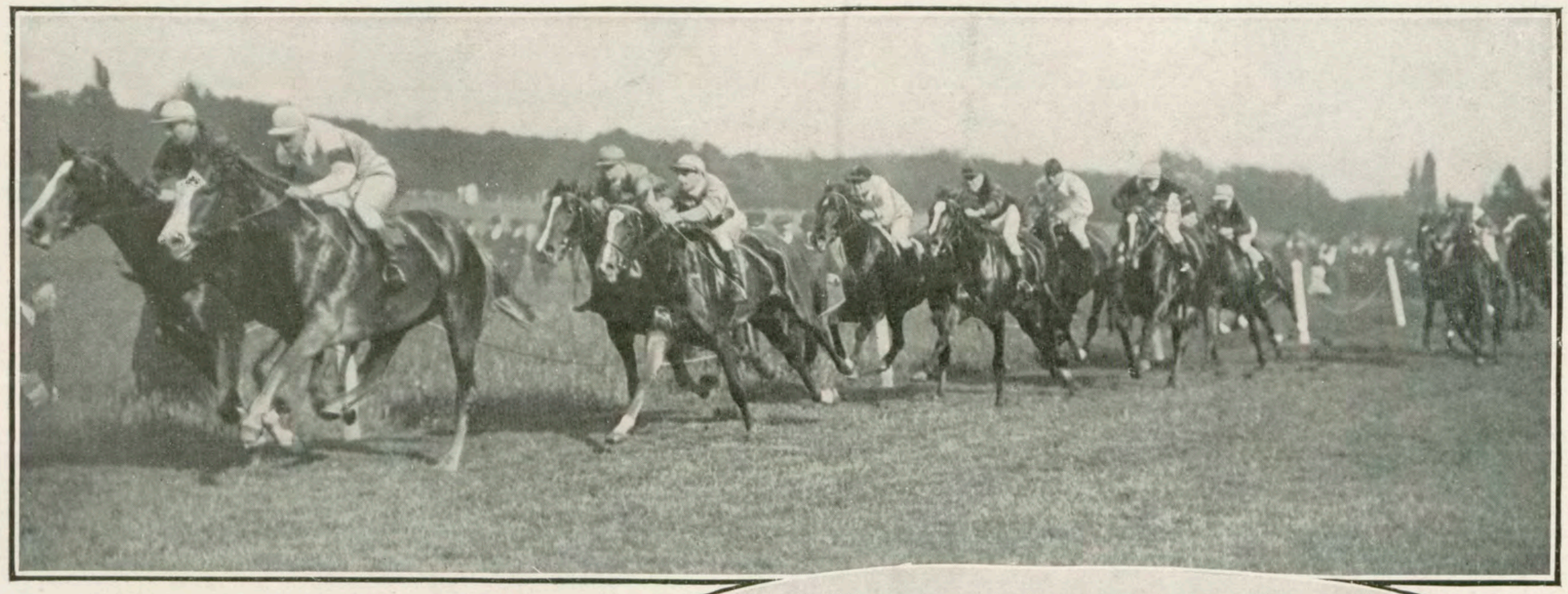
Donc, Lord Burgoyne a gagné la Poule d'Essai; Rubinat II a fini très bon troisième et Combourg n'a pas existé. Il faut dire, pour Combourg, ce qu'on a dit pour Rubinat II et Lord Burgoyne, après leurs défaites respectives : La course est trop mauvaise pour être exacte. C'est là une phrase très banale, mais juste le plus souvent. Les raisons d'une défaite ne sont pas toujours commodes à démêler : Question de distance, changement de montes, incident inaperçu, mauvaise disposition; on peut choisir. Ce qui semble certain, c'est que Combourg ne doit pas, en mettant pour lui les choses au pire, régulièrement finir

L'arrivée du Prix Semendria (2.100 m., 20.000 fr.). — St-Cloud. 8 mai.

Brume a mené. Dans la ligne droite, La Grave et Sea Maid l'attaquaient. A la distance, Tripolette survenait et l'emportait de deux longueurs.

La Poule d'Essai des Poulains (1.600 mètres, 30.000 francs). — Longchamp, 14 mai.

Granite a mené devant Lord Burgoyne. Dans la ligne droite, Lord Burgoyne, Granite, Alcantara II et Gavarni III étaient sur la même ligne. Aux tribunes, Lord Burgoyne prenait le meilleur et résistait à l'attaque de Gavarni III qu'il battait d'une demi longueur.



La Poule d'Essai des Pouliches (1.600 mètres, 30.000 francs.) — Longchamp, 14 mai.

Dans la descente, Brume était en tête. A l'entrée de la ligne droite, Rodina se détachait avec La Bécasse et Walburge.

L'arrivée de la Poule d'Essai des Pouliches

Bolide II La Bécasse Walburge Rodina

Au pavillon, Bolide II arrivait en trombe et prenait l'avantage sur La Bécasse et Walburge. Rodina finissait quatrième devant Sybilla.

très loin de Rubinat II, d'Alcantara II et de Granite. Il aura son jour de réhabilitation comme les autres. En attendant, Lord Burgoyne a repris tout son prestige d'antan. Il a gagné très nettement, très catégoriquement, mais sans cependant satisfaire entièrement ses partisans. Il a paru en détresse dès l'entrée de la ligne droite, et Stern a été obligé de le cravacher sans arrêt pour l'amener devant Granite d'abord, et lui faire garder l'avantage sur Gavarni III ensuite. Voilà le fait matériel incontesté, qu'on peut apprécier différemment.

Il y a deux courants d'opinion : on dit d'une part que la victoire de Lord Burgoyne n'a rien de bien excessif. Il a battu bien juste Gavarni III. Mais qu'est-ce que Gavarni III ? On n'en sait trop rien. Viennent ensuite Rubinat II qui venait de mal courir, Granite qui n'avait rien fait de bon jusqu'à présent, Alcantara II qui est défraîchi. Il a triomphé sur 1.600 mètres après avoir échoué sur 2.400. Tient-il la distance ? Et quelle chance d'erreur, de courses fausses sur cette piste ! Le titre de Lord Burgoyne est en somme assez précaire, plus précaire que ceux de Combourg et de Rubinat II et la fortune tournera pour lui comme pour eux. C'est l'opinion des pessimistes. On leur répond que la victoire récente de Lord Burgoyne n'est que le retour à la forme de l'an dernier, qu'elle ne fait que confirmer une supériorité déjà très établie. C'est là une base sérieuse. Il a gagné en cheval très froid, mais qui répond admirablement aux sollicitations énergiques et fait en somme ce qu'on lui demande. Il a dépassé Granite dans une très bonne action. Il s'est défendu admirablement, et rien n'indique qu'il ait sorti toutes ses ressources et montré sa limite. L'avenir nous éclairera.

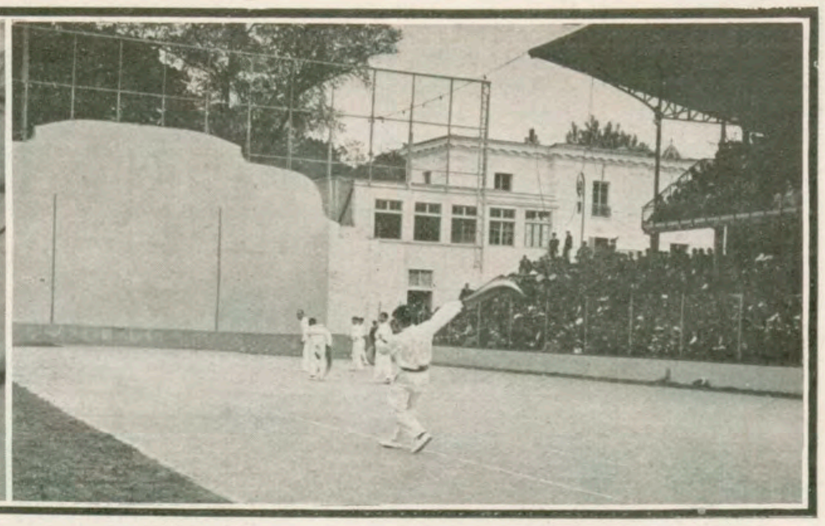
Bolide II, qui s'est adjugé la Poule des Pouliches, a gagné beaucoup plus plaisamment et avec plus d'autorité que Lord Burgoyne. Toutes ses courses de l'année sont des victoires et cette dernière est tout à fait significative. La supériorité de la fille de Son O'Mine sur toutes les pouliches que nous avons vues cette année serait bien établie, et il y a toute apparence qu'elle s'affirmera plus catégoriquement encore sur des distances un peu plus longues. La Bécasse et Walburge ont pris les places derrière elle et se sont affirmées, pour leur part, nettement meilleures que tout ce qui les suivait. Toutes les deux venaient de subir un échec radical et de finir loin derrière La Grave. La Becasse dans le prix Maillet, Walburge dans le prix Vanteaux. Dans cette dernière course, Walburge était considérée par son écurie comme un coup sûr, et le résultat de la Poule d'Essai montre bien qu'elle avait théoriquement raison et que Walburge devait régulièrement gagner.

STUART.

LE CARNET DU SPORTSMAN

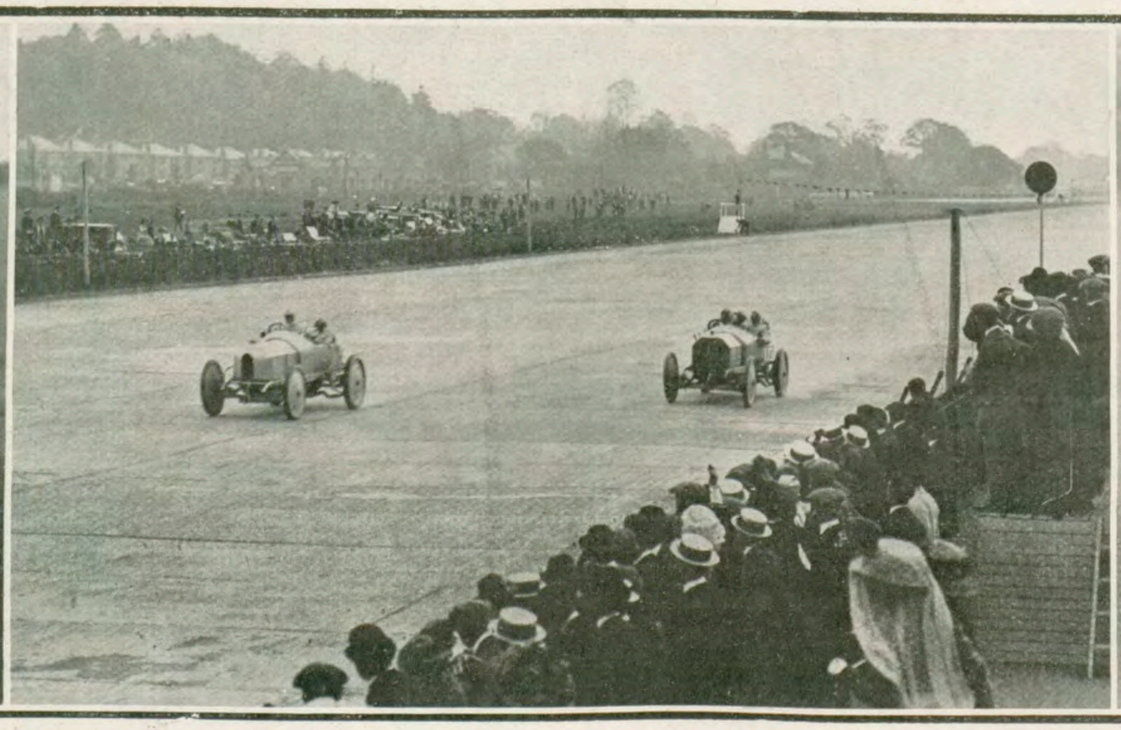
Le 9 mai, à Juvisy, l'élève pilote Guillaume a été victime de sa trop grande confiance. En atterrissant, son appareil heurta un pylone qui occasionna une chute dont l'aviateur s'est tiré avec plusieurs blessures.

La course cycliste Muselles Liége a été gagnée par Coornans, dont on remarquera l'air harassé.



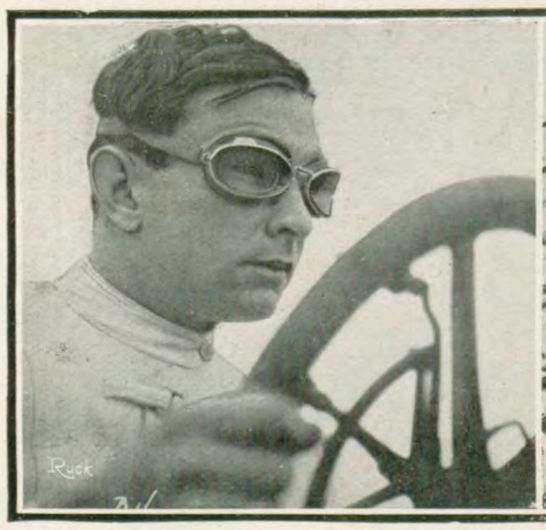
Au Kursaal Saint-James, dans une magnifique partie de pelote basque, l'équipe Chiquito de Cambo, Melchior et Uria a battu l'équipe Valesco, Melchior et Pepé dans un style merveilleux.

Nouveau dispositif pour le baromètre adopté par l'Aéro Club de France pour l'obtention du nouveau brevet de pilote.

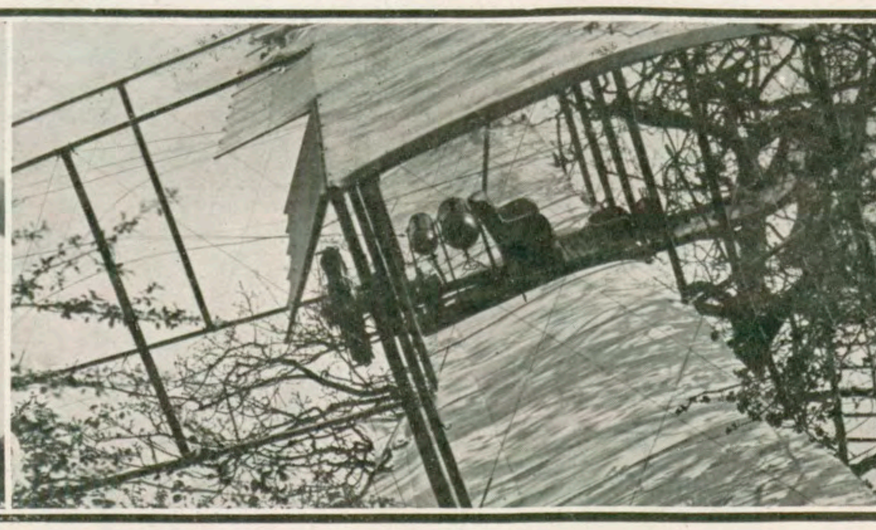


Les courses d'automobiles sur piste sont très à la mode en Angleterre. Dernièrement sur l'autodrome de Brooklans, une course handicap était organisée entre voitures de 100 chevaux au moins. La victoire est revenue à M. Gordon Walney.

Ellegaard, pour sa rentrée, vient de s'adjuger facilement, au Parc des Princes, le Prix Bordeaux-Paris.



A Dayton, Bob Burman bat tous les records du monde de vitesse, en marchant à une vitesse de 225 kilomètres à l'heure.



M. Morrisson parti de Shoreham pour Brighton a été victime d'un accident. Par suite d'une fausse manœuvre à Haywards, son appareil est venu tomber dans un arbre. L'aviateur ne s'est fait que quelques blessures sans gravité.

Le Championnat de 100 mètres du Club des Nageurs de la Seine est revenu à Hanouet, en 1 m. 25 s. 2/5, battant Chrétien de 1 mètre.

Résultats Techniques du 9 au 14 Mai — Spectacles sportifs de la Semaine.

AÉRONAUTIQUE

MARDI 9 MAI. — Berlin. — L'aviateur allemand Caspar fait une chute mortelle.

MERCREDI 10 MAI. — A San Antonio, près New-York, le lieutenant aviateur Georges Kelly tombe et se tue.

Berlin. — L'élève-pilote Bockmuller se blesse mortellement en voulant atterrir.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 14 MAI. — Course à pied. — *Prix Blanchet.* — 1. RacingClub de France; 2. C. A. S. Générale; 3. Association Sportive Française.

DIMANCHE 14 MAI. — Football Rugby. — Périgueux. — 50e rég. d'infanterie bat 103e d'infanterie, par 13 points à 0.

DIMANCHE 14 MAI. — Football Association. — Le Havre. — 129e régiment d'infanterie bat 43e infanterie, par 5 buts à 1 et se classe champion de France militaire.

CYCLISME

DIMANCHE 14 MAI. — *Course Bordeaux-Paris.* — 1. François Faber, en 18 h. 31 m.; 2. Gustave Garrigou, en 18 h. 51 m. 10 s; 3. Masselis; 4. Lafourcade; 5. Ernest Paul.

HIPPISME

MARDI 8 MAI. — Saint-Cloud. — *Prix Semendria* (2.100 mètres, 20.000 francs). — 1. Tripolette (J. Reiff), au comte de Boisgelin; 2. La Grave; 3. Sea Maid. — P. M.: gag., 38 francs; pl., 20 francs et 14 francs.

JEUDI 11 MAI. — Longchamp. — *Prix La Force* (2.200 mètres. 30.000 francs). — 1 Matchless (M. Henry), à M. Weff; 2 Rire aux Larmes; 3. Radis Rose. — P. M.: gag., 48 francs; pl., 18 fr. 50 et 14 fr. 50.

Prix de Longchamp (handicap. 2 400 mètres, 20 000 francs); 1. Maki II (F. Williams), à M. O. Rœderer; 2. Lord Loris: 3. Carlopolis. — P. M.: gag.: 83 francs; pl., 29 fr. 50, 34 francs et 25 fr. 50.

VENDREDI 12 MAI. — Maisons-Lafitte. — *19e Prix Biennal* (handicap, 2.000 mètres, 20.000 francs). — 1. Ecurie J. de Brémond, Valemont (M. Henry); 2. Traversin. — P. M.: gag., 33 francs; pl., 48 francs et 29 francs.

DIMANCHE 14 MAI. — Longchamp. — *Poule d'essai des Poulains* (1.600 mètres, 30.000 francs). — 1. Lord Burgoyne (G. Stern), à M. E. Blanc; 2. Gavarni III; 3. Rubinat II. — P. M.: gag., 35 fr. 50; pl., 22 fr. 50, 33 fr. 50, 27 fr. 50.

Spectacles sportifs de la semaine.

SAMEDI 20 MAI. — Cirque de Paris. — Dixie Kid-Young Loughrey. Carpentier-Franck Loughrey.

DIMANCHE 21 MAI. — Issy-les-Moulineaux. — A 5 heures du matin, départ de la course d'aéroplanes Paris-Madrid.

DIMANCHE 21 MAI. — Kursaal Saint-James — Chiquito de Cambo-Valesco.

BIBLIOGRAPHIE

L'Annual 1911 « L'Annuaire-Dictionnaire Universel des Industries Automobile, Nautique et Aéronautique », vient de paraître pour la sixième année.

L'*Annual 1911*. entièrement remanié et considérablement augmenté, est divisé en quatre parties bien distinctes, fournissant tous les renseignements utiles sur les automobiles, les aérostats, les aéroplanes, les canots à moteurs, etc.

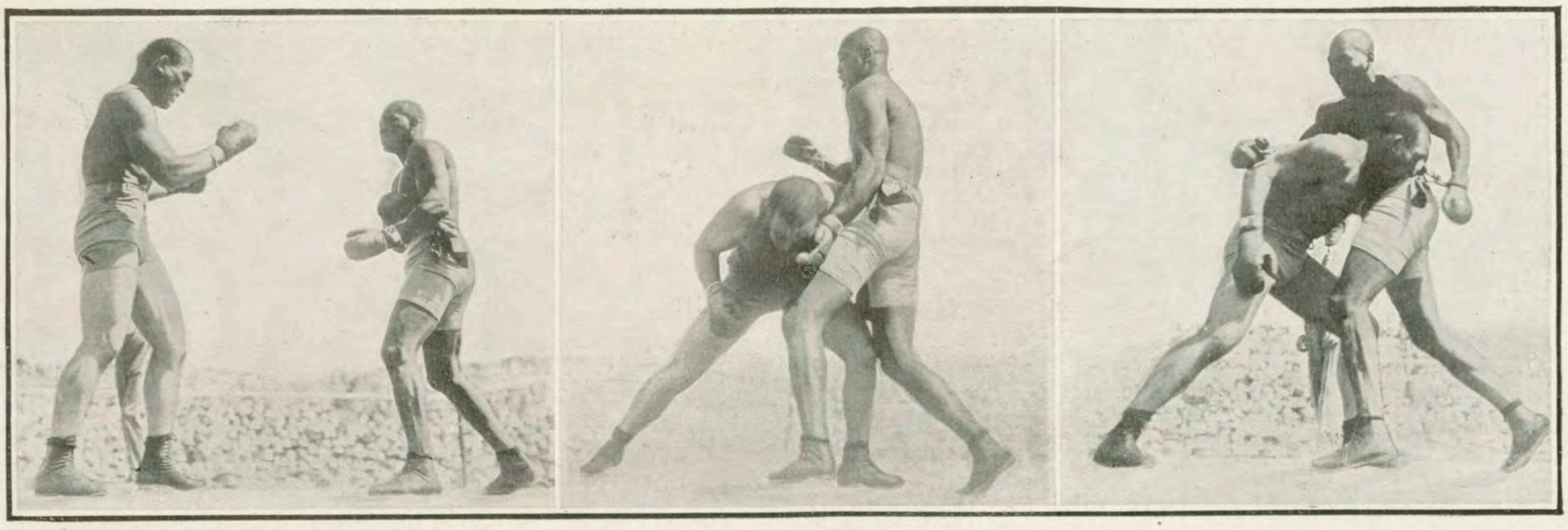
L'Alphabet du Piégeage.

Notre confrère Joseph Levitre, rédacteur à *Fermes et Châteaux*, auteur de l'*Organisation des Chasses*, vient de publier l'*Alphabet du Piégeage*, ouvrage appelé à obtenir un grand succès.

MA VIE ET MES COMBATS [1]

Par JACK JOHNSON, champion du monde.

Johnson raconte comment il eut raison de Jeffries au 15e round et termine là ses mémoires.



Quelques péripéties du match Johnson-Jeffries.

Les adversaires s'observent. L'air épuisé de Jeffries fait un contraste frappant avec la fraîcheur et la souplesse du nègre.

Jeffries a pris sa garde favorite, le crouching. *Mais Johnson se contente de le relever et va lui porter un uppercut du droit.*

Un clinch. Jeffries épuisé se repose de tout son poids sur son adversaire. Celui-ci se contente de le repousser aimablement.

Le matin du combat, le 4 juillet, je me sentais plutôt paresseux et je ne sortis pas du lit avant 9 heures. Je me souviens que j'y serais même resté, certes, plus longtemps, si les docteurs qui devaient m'examiner officiellement, n'étaient pas arrivés au camp. Après qu'ils m'eurent examiné, ils me déclarèrent en bonne condition physique, ce qui ne fut une surprise pour personne, et dont je me doutais moimême tout le premier. Les docteurs étaient charmants, et quand l'examen fut fini, ils me demandèrent de venir faire un tour avec eux dans leur auto, un genre d'invitation que je refuse rarement, sinon jamais. Nous montâmes en voiture, et nous descendîmes dans la ville, pour jeter un coup d'œil sur la foule qui commençait à arriver de tous les côtés.

A mon retour au camp, après cette promenade très agréable, je pris un bon repas, plus que je ne mange ordinairement : quatre côtelettes d'agneau, trois œufs à la coque peu cuits, plusieurs tranches de viande et un pot de thé.

Enfin, le grand jour était arrivé ! Je n'avais jamais été plus joyeux dans toute ma longue carrière. J'étais heureux que tout ce travail de préparation fut terminé, car quoique je n'avais pas eu trop de fatigue, je n'aime pas à être astreint d'une façon quelconque. La pensée qui me rendait le plus gai cependant, était qu'avant que le soleil soit couché, j'aurais montré au monde que Jack Johnson était le meilleur homme dans le ring et qu'il n'y avait pas d'ancien champion qui put lui reprendre son titre.

Dans le désir de me rencontrer avec mon adversaire, tout sentiment de haine par suite de sa conduite ancienne envers moi avait disparu et je ne souhaitais la victoire sur lui que pour la position suprême qu'elle allait me donner dans le monde du poing.

CHAPITRE XXVII

JE DISPOSE RAPIDEMENT DE L'EX-CHAMPION. — A AUCUN MOMENT JE NE SUIS INQUIÉTÉ. — IL EST KNOCK-OUT AU QUINZIÈME ROUND.

Par suite du temps employé à faire entrer la foule dans l'arène, c'est une heure après l'heure fixée, que je sautai sur le ring. La foule sembla très heureuse de me voir, mais surtout parce qu'elle n'avait plus à attendre. Quatre minutes après, Jeffries fit son apparition et l'enthousiasme devint sauvage. Jeff était habillé avec de vieux vêtements; portait une casquette molle et mâchait de la gomme. J'avais un peignoir neuf, doublé de soie violette. Sam Berger, le manager de Jeff s'approcha de moi et me demanda de tirer les coins au sort.

— Prenez le coin que vous voudrez, lui dis-je, cela m'est égal, je ne suis pas difficile. Sam l'était davantage, car il choisit le coin du Sud-ouest, me laissant le soleil dans les yeux. Derrière Jeff, après qu'on eut mis les bandages, se tenait Jim Corbett et derrière moi, Billy Delaney prit sa place. Jeff quitta ses vêtements et parut en tenue de boxe, avec une culotte rouge. Je me défis de mon peignoir et apparus en culotte bleu clair avec un drapeau américain comme ceinture.

Je ne fus pas surpris quand je vis que l'ex-champion oubliait la formalité ordinaire de la poignée de mains. Après tout, cela montrait qu'il n'y avait aucune amitié entre nous ; j'étais préparé à ce souverain acte d'impolitesse, et cela ne m'ennuya pas le moins du monde. Je vous donne ma parole d'honneur, cependant, que je ne ressentais, à ce moment, aucune animosité personnelle et que j'aurais pris volontiers la main de l'ex-champion.

— Maintenant vous allez prendre, lâche nègre ! cria quelqu'un des admirateurs de Jeffries dans la foule. Cela me fit pousser un grand éclat de rire, mais parut exciter Jeff, car je le vis faire une grimace. Immédiatement je pris l'offensive. Je débutai par un bon coup du gauche à la figure. Puis nous clinchâmes et nous essayâmes des coups au corps. Mais personne ne fit grand chose, et nous tournâmes autour du ring, jusqu'à la fin du round.

Au commencement du second round, je vis Jeffries avancer vers moi dans sa vieille garde basse, qui fit tant pour sa gloire dans ses jours de jeunesse. Avant qu'il ait pu m'atteindre, je lui portais un uppercut du gauche, qui aurait dû ébranler le vieux compagnon. Mais il le reçut sans broncher. Puis nous luttâmes sans qu'aucun prit d'avantage.

Enlevez les cinémas ! criait la foule, au commencement du troisième round, je commençai à être moins prudent et à reprendre ma vieille habitude d'attaquer. Je fis plusieurs feintes à la figure de Jeffries et, finalement, nous clinchâmes. Je lui donnai une couple de coups sur le nez et un doublé du droit et du gauche au cou. Quoique les deux aient bien porté, Jeffries me regardait en ricanant. Mes feintes n'avaient pas pu forcer l'ex-champion à me montrer son jeu en admettant qu'il eut quelque chose à me montrer. Au quatrième round, Jeffries feinta de son gauche et je le touchai à l'œil droit. Cela m'amusa beaucoup, et je commençai à plaisanter Jeffries autant que je le pouvais. Il me portait bien quelques coups au menton, mais je n'y faisais guère attention. Finalement, Tex Rickard s'émut et me dit que c'était un combat et non pas un assaut de discours. Je me mis à rire et lui répondis que je ne m'en serais jamais douté par ce qui m'arrivait. Je vis que Jeffries m'attaquait trop bas et j'attirai son attention sur ce point. Aussitôt, Corbett commença à m'injurier, mais je n'en eus cure et je me contentai de porter deux ou trois bons coups à Jeffries. Quand nous vînmes en clinch, je conseillai au grand homme de sortir un peu de cette force qu'il avait mise en réserve depuis longtemps.

Au cinquième round, Jeffries sortit de son coin dans son crouch favori.

— Je vais redresser le vieux gentleman ! dis-je à la foule.

— C'est lui qui va vous redresser, chien jaune ! repartit un de ses amis. Et la foule hurla. Je portai un coup du gauche à l'estomac et je crois que l'ex-champion eut preféré une tasse de thé à la menthe. Nous clinchâmes, et je lui sortis un de mes coups courts qui lui fendit la lèvre. Je suivis par une couple de coups au front et quand nous nous séparâmes, Jeff me donna un coup au front qui fut le premier sérieux à son actif.

Dans le sixième, je débutai par un coup dur au corps. Puis, je portai un gauche à la joue, et le sang coula, mais il continua à mâcher de la gomme, comme si rien n'était. J'avais hâte de mettre fin à cette distraction, et je lui décochai le coup le plus dur que je pus sur la mâchoire. A la fin du round, il saignait furieusement et son œil atteint devenait de plus en plus noir. Pendant le repos, je remarquai qu'il discutait avec ses seconds, dans son coin, et cela ma rendit plus heureux que jamais.

L'œil de Jeffries était fermé, quand il se présenta pour le septième round. Comme nous clinchions, je lui dis : « Bravo Jeffries ! » alors, je lui portai le coup le plus puissant que je pus, du gauche au menton, qui lui enleva toute envie de continuer à mâcher de la gomme pour ce jour. Jim Corbett continua à me blaguer, mais je me contentai de rire.

— Trop tard, maintenant, pour faire quelque chose, Jim, lui dis-je, votre homme est fini.

Le huitième et le neuvième round ne furent que la répétition des précédents, avec tous les avantages de mon côté. Au dixième, Jeff employa toute son énergie à m'éviter. Ses seconds commencèrent à avoir l'air très découragé, et dans mon coin, à mesure, la joie grandissait d'autant. Jeff n'était pas un bel objet à regarder ; il semblait épuisé. Dans le clinch, je le tra-

(1) Voir les numéros 644 et suivants.

vaillai fort avec des coups courts. Il essaya de me porter un de ses hooks au corps, mais je bloquai et je rompis facilement. Pendant ce round, ma femme qui était assise à peu près au sixième rang, cria : « Bravo Jack! » Cela me donna un nouveau courage, à ce point que je me sentais hors de moi-même.

Le onzième round fut tout entier pour moi. Il n'y avait plus de combat du côté de mon adversaire. Jeff était épuisé jusqu'à la mort; quoiqu'il essayât, il ne pouvait parvenir à m'atteindre et je lui infligeai une terrible punition. Il s'affaiblissait d'instant en instant, et je voyais bien qu'il n'en avait plus pour longtemps. Au douzième round, il sembla donner son dernier effort pour me frapper, et au treizième, ses coups étaient si faibles, que je cessai de les sentir; on eut dit que ses bras étaient en plomb, tellement il avait de peine à les lever. Il paraissait découragé, et quand il fut dans son coin, il n'écoutait plus ce que lui disaient ses seconds.

Au quatorzième round, l'ex-champion essaya de m'atteindre à la figure et je lui montrai tout de suite combien ses coups m'inquiétaient peu. Il vit qu'il n'arrivait qu'à me faire rire, et il se mit à grogner. A la fin de ce round, il fallut employer les moyens les plus énergiques, dans le coin de Jeffries, pour qu'il fût en état de se lever au signal.

Le quinzième round débuta par un clinch, après que Jeff me fut littéralement tombé sur le corps. Je m'en sortis et, de deux coups du droit et du gauche à la mâchoire, j'envoyai mon homme à terre. Il tomba dans les cordes sur le côté gauche du ring; ceux qui étaient derrière lui virent que le moment était venu et qu'il souffrait maintenant ce qu'il avait fait souffrir aux autres, au beau temps de sa jeunesse et de sa puissance. Je me retournai et m'arrêtai devant le chaudronnier, prêt à un hook du gauche, s'il se remettait sur pied. Jim Corbett, qui s'était tenu tout le temps dans le coin de Jeffries, criant que j'étais fou et que j'étais là pour la bataille de ma vie, leva les bras au ciel en criant : « Oh non! Jack, ne le frappez pas! »

Jeff, péniblement, se remit sur ses pieds. Sa mâchoire était fendue, ses yeux étaient fermés et sa figure était couverte de sang. Il essaya de se remettre en garde, mais je lui portai un smash à la mâch ire, suivi de deux hooks du gauche et il retourna à terre. Son médecin et quelques-uns de ses amis sautèrent sur le ring:

— Arrêtez, crièrent-ils. N'achevez pas le pauvre vieux!

Sam Berger courait partout comme un fou. Même, à ce moment solennel, je ne pouvais m'empêcher de rire en regardant Sam. Mes seconds me criaient de rester tranquille. Alors, Tex Rickard arrêta le chronomètre et tout fut fini.

Jeff se plongea la tête dans les mains et grommela : « J'étais trop vieux pour revenir. »

CHAPITRE XXVIII

JE TERMINE MON HISTOIRE. — MA RÉCEPTION ENTHOUSIASTE A CHICAGO. — QUELQUES RÉFLEXIONS FINALES.

Mon retour après cette suprême et belle victoire fut le plus grand événement de ma carrière. Quand le train arriva à la station de Chicago, je trouvai une foule de plus de 5.000 personnes de ma race et à peu près autant de blancs qui m'attendaient. Quand je débarquai du *Pullmann*, j'eus besoin de toutes mes forces pour me frayer un chemin jusqu'à mon auto qui se trouvait devant la gare. Les policemen ne paraissaient pas ce jour-là; et cependant la foule était très tranquille. Cela me faisait un très grand plaisir de traverser la foule au milieu des acclamations. Une fois à mon volant, j'étais maître de la situation. Dans un démarrage superbe, je laissai tout le monde derrière moi, et je partis en quatrième vitesse dans la direction de Wabash Avenue où je savais que ma mère attendait anxieusement ma venue.

Je trouvai là encore toute une réception organisée en mon honneur. Devant la maison, j'aperçus tout d'abord un tambour-major somptueusement habillé, appartenant au corps de la milice noire, fier comme Artaban, et aussitôt qu'il m'aperçut, il leva le bras et la musique entonna la célèbre chanson : *Mistah Johnson turn me loose.*

J'entrai dans la maison. Ma mère était dans le vestibule. Je la saisis et la soulevai de terre, afin que tout le monde pût la voir. Elle riait et pleurait en même temps et tout le monde applaudissait à tout rompre. A ce moment précis, un ami de la famille fendit la foule en brandissant un quartier de lard fumé. Cela se rapportait à une dépêche que j'avais envoyée de Reno à ma mère : « Je rentre à la maison avec le lard! »

— Voici le lard, criai-je à ma mère, assez haut pour que tout le monde l'entendit.

— Il n'y en a pas besoin, mon enfant, dit la brave femme. Je vous ai fait un bon dîner, John Ahtuh, que j'ai fait cuire moi-même et je n'ai pas oublié que vous aimiez le melon d'eau. Je vous ai fait des friandises, John Ahtuh!

La foule me demandait un discours. Je n'en avais pas de prêt, cependant je sortis sur le balcon et je dis quelques mots, juste assez pour qu'un photographe ait eu le temps de me prendre.

Je rentrai dans la maison, me régaler de ce dîner que ma mère avait préparé pour moi. J'avais fait de bons repas dans ma vie. J'ai continué d'emmener mon chef partout où je me déplace, mais les plats les plus succulents que j'aie dégustés dans le monde entier ne valent pas ceux que ma vieille mère avait préparés dans sa cuisine de la Wabash Avenue.

Et comme je le disais à ma sœur Lucie.

— Oh! j'aurais honte d'avouer cela!

— Pas du tout, mam'zelle, répondis-je en riant, si vous étiez champion du monde et si vous veniez de gagner 168.000 dollars dans ce combat de Reno.

JACK JOHNSON.

FIN

Notes financières

Au moment où a eu lieu l'émission des *Obligations 5 0 0 or de l'Emprunt d'Haïti 1910*, nous avons exposé à nos lecteurs les raisons pour lesquelles nous considérions ces titres comme offrant un placement très avantageux.

On nous permettra de faire remarquer que nos prévisions, en ce qui concerne la progression des cours pratiqués, ont déjà commencé à se réaliser largement. Les titres, qui ont été émis à 442,50, valent aujourd'hui 461,50 environ, soit un bénéfice de 19 francs par obligation. Il est permis d'admettre que le mouvement qui s'est dessiné dans ces conditions n'est pas près de s'arrêter, surtout si l'on considère que, au prix actuel, le revenu ressort encore à 5,42 0/0.

Nos lecteurs ne trouveront pas mauvais que nous leur rappelions une autre indication que nous leur avons donnée : il s'agit de la *Banque Espagnole de l'Ile de Cuba*, que nous leur avons recommandée alors que ces actions valaient 508 francs.

Les actions de cette Banque s'inscrivent aujourd'hui à la Cote Officielle aux environs de 543 francs. Pendant les derniers exercices, des succursales ont été ouvertes sur divers points de l'Ile. Il en est résulté un développement intéressant des affaires de banque de toute nature.

Le dernier rapport annonçait comme prochaine l'ouverture de plusieurs nouvelles succursales; le champ d'activité de la banque s'en trouvera encore développé. Du reste, la *Banque Espagnole de l'Ile de Cuba* qui, jusqu'à la fin de la domination espagnole fut une banque d'Etat, n'a pas cessé de jouir d'une grande faveur auprès du commerce et de l'industrie de l'Ile, toujours entre les mains des espagnols.

Le 22 mai prochain, se tiendra l'assemblée générale des actionnaires des *Messageries maritimes*. Les comptes arrêtés au 30 novembre, font apparaître un excédent de recettes de 9.365.130 fr. 84 contre 9.271.722 fr. 93 l'an dernier.

Cette augmentation eût été plus sensible, si les charges ne s'étaient accrues de 3.606.291 fr.67, absorbant de ce fait la plus-value réalisée.

Sur cette somme de 3.606.291 fr. 67, 977.000 francs proviennent de l'augmentation des dépenses pour l'entretien de la flotte, 1.337.000 francs proviennent de l'augmentation du charbon. D'autre part, les navires ont parcouru, en 1910, 38.230 lieues marines de plus qu'en 1909.

Les bénéfices nets qui, déduction faite des sommes nécessaires au service des obligations, s'élèvent à 7.298.025 fr. 74 contre 7.307.486 fr. 37 précédemment, seront répartis comme les années précédentes entre les divers fonds d'amortissements et provisions.

Nous avons entretenu nos lecteurs de la *Sassky Copper* (dont les actions valaient, à cette époque, soit dit en passant, environ 100 fr. et sont aujourd'hui à un prix voisin de 112 fr.).

Les actionnaires de cette Compagnie sont convoqués en Assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le 23 courant.

Les comptes de la Société arrêtés au 30 septembre 1910, date de clôture de l'exercice social, font ressortir un bénéfice net de 77.742 liv. st.

Pendant l'exercice écoulé, il a été produit 2.384 tonnes de cuivre, qui a été vendu à un prix moyen de liv. st. 78.18.10, le prix de revient s'étant élevé à liv. st. 32.15.10.

Les stocks de minerai et de charbon existant, tant à la fonderie que sur le carreau de la mine, sont largement suffisants.

Quant au développement, il s'opère de la façon la plus favorable, le minerai montrant une amélioration considérable, au niveau de 490 pieds. De plus, on a mis à jour une nouvelle couche de minerai ayant une teneur de 18 0/0 de cuivre sur tout le front de taille.

Les questions relatives au transport sont toujours réglées d'une façon très satisfaisante.

La Compagnie Spassky, dans l'Assemblée extraordinaire qui se tiendra à l'issue de l'Assemblée ordinaire, proposera à ses actionnaires d'augmenter le capital de 100.000 actions de 1, liv. st. ce qui le portera à 600.000. liv. st.

Ces actions seront offertes par préférence aux actionnaires, au-dessous des cours actuellement pratiqués.

Cette augmentation de capital a pour but de permettre à la Spassky de s'assurer le contrôle des « Atbasar Copperfields » qui possèdent des gîtes de cuivre remarquables.

Par cette combinaison, le Spassky augmentera l'importance de ses exploitations au bénéfice de ses actionnaires.

En ce moment on procède à l'augmentation de capital du *Crédit Foncier d'Algérie et de Tunisie*. En raison du développement rapide et continu de ses affaires, cet Etablissement porte son fonds social de 40 à 50 millions, par la création de 20.000 actions de 500 francs, émises à 490. Ces titres, qui auront droit au dividende du second semestre de 1911, sont offertes d'abord aux actionnaires qui peuvent exercer leur droit de préférence, à raison d'une action nouvelle pour 4 anciennes, du 15 au 25 courant. La souscription sera publique le 1er juin.

Un groupe à la tête duquel se trouve le *Crédit Lyonnais* a introduit le 12 mai, sur le marché de Paris, les actions de la grande valeur pétrolifère la *Royal Dutch*.

L'apparition à la Bourse de ces titres, qui ont trouvé le plus grand succès auprès du public, est la préface de la création à Paris d'un marché des valeurs pétrolifères, car nous croyons savoir que la *Banque de l'Union parisienne* prépare l'introduction d'une filiale de la *Royal Dutch*, *l'Astra-Romana*. Ces initiatives sont heureuses, car le pétrole serait appelé à jouer un rôle de plus en plus considérable, et trouve chaque jour des emplois nouveaux.

G.-E. JANIN.

Notes financières, 11, bd des Italiens, Paris.

P. S. Nous rappelons à nos lecteurs que nous répondons *par lettre* aux demandes de renseignements qu'ils veulent bien nous adresser.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.